III ഉത്തരത്തിലെ തിരുത്ത്

വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ഇ. ടി. മുഹമ്മദ് ബഷീർ) : സർ, 11-ാം കേരള നിയമസഭയുടെ 11-ാം സമ്മേളനത്തിൽ 2-3-2005-ലെ 1643-ാം നമ്പർ നക്ഷത്ര ചിഹ്നമിടാത്ത ചോദ്യത്തിനു നൽകിയ മറുപടിയിൽ പിശക് കടന്നു കൂടിയിരിക്കുന്നു. അതിന്റെ തിരുത്തിയ ഉത്തരം മേശപ്പുറത്തു വയ്ക്കുന്നു.

IV ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കൽ

(1) റോഡുകളുടെ ശോച്യാവസ്ഥയും വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന റോഡപകടങ്ങളും

ശ്രീ. കെ. വി. കുഞ്ഞിരാമൻ : സർ, ഇന്ന് രാവിലത്തെ ചോദ്യോത്തരത്തിലൂടെയും ഇപ്പോഴത്തെ അടിയന്തിര പ്രമേയത്തിലൂടെയും സജീവമായി സഭയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ വന്നിട്ടുള്ള കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെ ശോച്യാവസ്ഥയും നിയമപാലനത്തിൽ ഉണ്ടാകുന്ന വീഴ്ചയുംമൂലം സംസ്ഥാനത്ത് വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന റോഡപകടങ്ങളിലേക്കും മനുഷ്യജീവൻ നഷ്ടപ്പെടുന്ന വേദനാജനകമായ സാഹചര്യങ്ങളിലേക്കുമാണ് ഞാൻ സഭയുടെ ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കുന്നത്. വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന ജനസംഖ്യയ്ക്കും ജീവിതാവശ്യങ്ങൾക്കും അനുസരിച്ച് കേരളത്തിലെ ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾ വികസിക്കാത്തതു കാരണം മനുഷ്യൻ റോഡിൽ ചതഞ്ഞരഞ്ഞ് മരിക്കുന്ന സംഭവങ്ങൾ നിത്യേന കൂടിവരികയാണ്. ബസ്സ് സ്റ്റോപ്പുകളിൽ നിർത്താതെ ഓടുന്ന ബസ്സുകൾക്കു പിറകെ പായുന്ന യാത്രക്കാർ, സൈക്കിൾ യാത്രക്കാർക്കും കാൽനട യാത്രക്കാർക്കും സഞ്ചരിക്കാൻ സുരക്ഷിതത്വമില്ലാത്ത ഇടുങ്ങിയ നിരത്തുകൾ, കുരുക്കുകളിൽപ്പെട്ട് ഇഴഞ്ഞുനീങ്ങുന്ന നഗര ഗതാഗതം, കുണ്ടും കുഴിയുമായ റോഡുകൾ, വീട്ടിൽനിന്നും ഇറങ്ങിയാൽ തിരിച്ചെത്തുമെന്ന് ഒരുറപ്പുമില്ലാത്ത പ്രഹേളികയാകുന്ന സാമൂഹ്യജീവിതം, ഇതിന് ഒരു അവസാനം ഉണ്ടാകണം. മനുഷ്യരാശിക്ക് മാരകരോഗങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനേക്കാളും വലിയ മരണനിരക്ക് നമ്മുടെ നാട്ടിൽ റോഡപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുകയാണ്. ഹൃദയസ്തംഭനംമൂലം ഒരു ദിവസം മരിക്കുന്ന അത്രയും ആൾ തന്നെ റോഡപകടങ്ങളിലും മരിക്കുന്നു എന്ന് പഠനങ്ങൾ തെളിയിക്കുന്നു. ഹൃദയസ്തംഭനം യാദൃശ്ചികവും മനുഷ്യ നിയന്ത്രണത്തിന് പൂർണ്ണമായും വിധേയമല്ലാത്തതും ആണെങ്കിൽ റോഡപകടങ്ങൾമൂലം ഉണ്ടാകുന്ന മരണങ്ങൾ നാം തന്നെ വരുത്തിവയ്ക്കുന്നവയാണ്. കേരളത്തിൽ മാത്രം ഒരു ദിവസം ഉണ്ടാകുന്നത് 110 അപകടങ്ങളാണ്. ഇതിൽ ചുരുങ്ങിയത് 8 പേർ മരിക്കുകയും 120 പേർക്ക് ഗുരുതരമായി പരിക്കേൽക്കുകയും ചെയ്യുന്നു എന്നാണ് കണക്ക്. അപകടങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്ന ദുരന്തത്തിന് ഈ സഭ തന്നെ മതിയായ ഉദാഹരണമാണ്. ഈ സഭയിലെ മൂന്നംഗങ്ങൾ കഴിഞ്ഞ രണ്ടു കൊല്ലക്കാലത്തിനിടയിൽ അപകടത്തിൽപ്പെട്ടു. അവയെല്ലാംതന്നെ മാരകമായ അപകടങ്ങളായിരുന്നു. അഷ്വറൻസ് കമ്മിറ്റിയുടെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ചെയർമാൻ ശ്രീ. ഇസ്ഹാക് കുരിക്കൾ രണ്ട് ആളുടെ മരണത്തിന് ഇടയാക്കിയ വേദനിപ്പിക്കുന്ന ഒരു അപകടത്തിന്റെ ചാരത്തിൽ നിന്നും ഫിനിക്സിനെപ്പോലെ ഉയർത്തെഴുന്നേൽക്കുന്നത് ഈ സഭ ആദരവോടെയാണ് കാണുന്നത്. കേരളത്തിലെ ആരോഗ്യ മന്ത്രിയായിരുന്ന അവസരത്തിലാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ശ്രീ. പി. ശങ്കരൻ അപകടത്തിൽപ്പെട്ടത്. അദ്ദേഹം രക്ഷപ്പെട്ടുവെങ്കിലും അദ്ദേഹത്തിന് അംഗവൈകല്യം സംഭവിച്ചു. ഈ സഭ മുഴുവനും ബഹുമാനിക്കുന്ന തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. കെ. കുട്ടി അഹമ്മദ് കുട്ടി മന്ത്രിസ്ഥാനം ഏറ്റ് മൂന്നു മാസത്തിനകമാണ് അപകടത്തിൽപ്പെട്ടത്. സാധാരണ നിലയിലേക്ക് തിരിച്ചുവരാൻ അദ്ദേഹത്തിന് ഇനിയും സമയം വേണ്ടിവരും. ഇവരെല്ലാം പോലീസും അകമ്പടിയുമെല്ലാമായി യാത്ര ചെയ്യുന്നതിനിടയിലാണ് അപകടത്തിൽപ്പെട്ടത് എങ്കിൽ ഇന്നത്തെ റോഡുകളിൽ സാധാരണക്കാരായ ജനങ്ങളുടെ സ്ഥിതി എന്താണ്?

സർ, റോഡ് അപകടങ്ങളെക്കുറിച്ച് പഠനം നടത്തിയിട്ടുള്ള എല്ലാവരും ഞെട്ടിക്കുന്ന കണക്കുകളാണ് പുറത്തുകൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളത്. 2003-2004-ൽ കേരളത്തിലുണ്ടായ റോഡപകടങ്ങൾ 40,312 ആണ്. ഇതിൽ 27,128 എണ്ണം പകൽ വെളിച്ചത്തിൽ നടന്ന അപകടങ്ങളാണ്. 2003-ൽ നടന്ന അപകടങ്ങളിൽ മരിച്ചത് 2,839 പേരായിരുന്നു. എന്നാൽ 2004-ൽ 3.5 ശതമാനം കൂടി വർദ്ധിച്ച് 2943 ആയി. 2003-ൽ പരിക്കു പറ്റിയവർ 49,450 പേരായിരുന്നു. 2004-ൽ അത് 49,502 പേരായി വർദ്ധിച്ചു. 2003-ൽ 38,967 അപകടങ്ങളാണ് കേരളത്തിലുണ്ടായതെങ്കിൽ 2004-ൽ അത് 40,312 ആയി വർദ്ധിച്ചു. 3.34 ശതമാനത്തിന്റെ വർദ്ധനവാണ് ഉണ്ടായത്. സഹജീവിയാണ് പരിക്കേറ്റു വീണുകിടക്കുന്നതെന്നറിഞ്ഞിട്ടും ഒന്ന് തിരിഞ്ഞു നോക്കാനോ ആശുപത്രിയിൽ എത്തിക്കാനോ മിനക്കെടാത്തവരും നമുക്കിടയിൽ ഉണ്ട്. ഇന്നലെ റാന്നിയിൽ ഉണ്ടായ അപകടത്തിലും അതുപോലെ തിരുവനന്തപുരം പട്ടണത്തിൽ ഒരു ഡോക്ടർ ആക്സിഡന്റ് പറ്റി കിടന്നപ്പോൾ പോലീസുകാരൻ നോക്കിനിന്ന സംഭവത്തിലും അത് നമുക്ക് ബോദ്ധ്യപ്പെട്ടതാണ്. കേരളത്തിൽ ഒരു ദിവസം ശരാശരി നൂറ്റിപ്പത്ത് അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നു. ഇൻഡ്യയുടെ മൊത്തം ജനസംഖ്യയുടെ മൂന്നു ശതമാനം താമസിക്കുന്ന കേരളത്തിലാണ് ഇൻഡ്യയുടെ മൊത്തം റോഡപകടങ്ങളുടെ 12 ശതമാനവും സംഭവിക്കുന്നതെന്നുള്ളത് നാം ഗൗരവമായിട്ട് കാണേണ്ട സംഗതിയാണ്. 40,312 അപകടങ്ങളിൽ 40,109 അപകടങ്ങളും ഡ്രൈവർമാരുടേയും യാത്രക്കാരായ ജനങ്ങളുടേയും അശ്രദ്ധ കൊണ്ടുണ്ടായതാണെന്ന് കണക്കുകൾ പറയുന്നു. ആറ് മണിക്കൂർ മാത്രം ജോലി ചെയ്യുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിലെ ജീവനക്കാർ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന വണ്ടികളിലാണ് ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ അപകട നിരക്ക് 2.87 ശതമാനം. പതിനാല്, പതിനഞ്ച് മണിക്കൂർ ദീർഘമേറിയ ജോലികൾ ചെയ്യേണ്ടിവരുന്ന സ്വകാര്യ ബസുകളിലേയും ജീപ്പുകളിലേയും ടാക്സികളിലേയും ഡ്രൈവർമാർ ഉണ്ടാക്കുന്ന അപകടങ്ങളാണ് മുപ്പതു ശതമാനം. ഏറ്റവും കൂടുതൽ അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നത്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങളാണ്, 33.63 ശതമാനം. ട്രാഫിക് നിയമത്തിലെ അപാകതകൾ, ജനങ്ങൾക്ക് അതിനെക്കുറിച്ചുള്ള അറിവില്ലായ്മ, ബസ്സുകളുടെ മൽസരിച്ചുള്ള ഓട്ടം, മദ്യപിച്ചുള്ള ഡ്രൈവിംങ്, എന്നിവയെല്ലാം ദുരന്തത്തിന് കാരണമാകുന്നു. ഞെട്ടിറ്റിക്കുന്ന, ഭീകരമായിട്ടുള്ള, ഇത്രയും അപകടങ്ങൾ ഈ കൊച്ചു സംസ്ഥാനത്ത് ഉണ്ടാകാൻ എന്താണ് കാരണം? നമുക്ക് പരിശോധിക്കണം. വാഹനങ്ങളുടെ അസാധാരണമായ പെരുപ്പം 1995-ൽ കേരളത്തിൽ 10,05,922 വാഹനങ്ങളാണ് ഉണ്ടായിരുന്നത്. 2004 ആകുമ്പോഴേക്കും അത് 27,92,074 ആയി വർദ്ധിച്ചു. 2004-ൽ മാത്രം 2,39,903 വാഹനങ്ങളാണ് വർദ്ധിച്ചത്. ഇതിൽ ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങളുടെ പെരുപ്പമാണ് ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടത്. 1995-ൽ 4,96,873 വാഹനങ്ങളിൽ നിന്ന് 2004-ൽ എത്തുമ്പോഴേക്കും 15,95,937 വാഹനങ്ങളായി അത് വർദ്ധിച്ചു. പത്തു കൊല്ലത്തിനിടയിൽ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിൽ ഉണ്ടായ ഒരു നിയന്ത്രണവുമില്ലാത്ത പെരുപ്പം ഇന്നത്തെപ്പോലെ തുടർന്നാൽ 2010 ആകുമ്പോഴേക്കും കേരളത്തിലെ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം അൻപതു ലക്ഷത്തിലേറെയായിരിക്കും. കേരളത്തിലെ റോഡുകളിൽ വാഹനങ്ങൾക്ക് അനങ്ങാൻപോലും കഴിയാത്ത സാഹചര്യമുണ്ടാകാൻ പോകുകയാണ്. ഒരു സ്കയർ കിലോമീറ്റർ റോഡിന് 1995-നെ അപേക്ഷിച്ച് വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം അറുപത് ശതമാനമാണ് വർദ്ധിച്ചതെങ്കിൽ ഒരു സ്കയർ കിലോമീറ്ററിന് 1995-നെ അപേക്ഷിച്ച് റോഡുകളുടെ വർദ്ധനവെന്നുപറയുന്നത് അഞ്ചു ശതമാനം മാത്രമാണ്. പൊതുവിൽ കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെ സൗകര്യമെടുത്തു നോക്കുമ്പോൾ നാം അഖിലേന്ത്യാ ശരാശരിയേക്കാൾ മുൻപിലാണെന്ന് കാണാം. 38,864 ചതുരശ്ര കിലോമീറ്റർ വിസ്ത്രീർണ്ണമുള്ള കേരളത്തിൽ 1,38,196 കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യമുള്ള റോഡുണ്ട്. ഒരു ചതുരശ്ര കിലോമീറ്ററിന് അഖിലേന്ത്യാ ശരാശരി 0.95 ശതമാനം കിലോമീറ്ററാണ്. എങ്കിൽ കേരളത്തിൽ അത് 3.55 ശതമാനം കിലോമീറ്ററാണ്. ദേശീയ ശരാശരിയുടെ നാലിരട്ടിവരും കേരളത്തിലെ റോഡുകൾ. ഇവിടെയാണ് ഈ വർദ്ധനവിന്റെ വൈകല്യം നാം കാണേണ്ടത്. നമുക്ക് ആകെയുള്ള റോഡിന്റെ 70 ശതമാനവും ഗ്രാമീണ റോഡുകളാണ്. ഇടുങ്ങിയ ചെറിയ റോഡുകളാണ്, മൊത്തം ദേശീയ പാതയുടെ 2.6 മാത്രമാണ് കേരളത്തിനുള്ളത്. ഇതുതന്നെ പലയിടത്തും നമ്മുടെ വില്ലേജ് സംസ്ഥാന പാതകളേക്കാൾ മോശപ്പെട്ട സ്ഥിതിയിലാണ്. ഗ്രാമീണ പാതകളുടെ വർദ്ധനവിന് അനുസരിച്ച വികാസം ദേശീയ-സംസ്ഥാന പാതകളിലും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-യുടെ തന്നെ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള എം.ഡി.ആർ. റോഡുകളിലും ഉണ്ടാക്കാൻ നമുക്ക് കഴിയുന്നില്ല. മലയോര ഹൈവേയുടെ പ്രവർത്തനം പ്രഖ്യാപനത്തിൽ ഒതുങ്ങാതെ യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ സർക്കാർ മുൻകൈയെടുക്കണം. തിരക്കേറിയ റോഡുകളിലും ടൗണുകളിലും ആവശ്യമായ ബൈപാസുകൾ ഉണ്ടാക്കണം. ആവശ്യമായ സ്ഥലങ്ങളിലെല്ലാം മേൽപ്പാലങ്ങൾ പണിയണം. ദേശീയ-സംസ്ഥാന പാതകളുടെ പുറമ്പോക്കു കൈയേറുന്നത് തടയണം. പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം ശക്തിപ്പെടുത്തണം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

രാവിലത്തെ തിരക്കു കുറയ്ക്കുന്നതിന് പ്രധാനപ്പെട്ട പട്ടണങ്ങളിലെങ്കിലും സ്കൂളുകൾ ആരംഭിക്കുന്ന സമയത്തിലും ഓഫീസുകൾ പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കുന്ന സമയങ്ങളിലും ആവശ്യമായ ഭേദഗതികൾ വരുത്തണം. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പും ഗതാഗത വകുപ്പും ആഭ്യന്തര വകുപ്പും സംയുക്തമായി റോഡ് സുരക്ഷയ്ക്കും അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനും ഊർജ്ജിതമായി നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. റോഡ് സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങൾ, റോഡ് സുരക്ഷാ കൗൺസിൽ എന്നിവ ഫലപ്രദമാക്കാൻ ശ്രമിക്കണം. റോഡ് സേഫ്റ്റി ബില്ലിനെക്കുറിച്ച് കഴിഞ്ഞ സഭയിൽ മുൻ ഗതാഗത വകുപ്പ് മന്ത്രി ശ്രീ. ഗണേഷ് കുമാർ സൂചിപ്പിച്ചിരുന്നു. എന്താണ് ഇതിന്റെ ഇപ്പോഴത്തെ സ്ഥിതി? റോഡ് സുരക്ഷാ ബിൽ യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ ആവശ്യമായ സംവിധാനങ്ങൾ ഉണ്ടാകണം. കേരളത്തിലെ റോഡുകളിൽ അപകടങ്ങളിൽപ്പെട്ട് ചതഞ്ഞു മരിക്കുന്ന ആയിരക്കണക്കിന് മനുഷ്യരുടെ വേദനയും സങ്കടവും ഗൗരവമായി കണ്ട്, ഈ പ്രശ്നത്തിന് അടിയന്തിരമായ പരിഹാരം കാണുന്നതിനുവേണ്ട നടപടികൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കണമെന്ന് ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കലിലൂടെ ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി) : ശ്രീ. കെ. വി. കുഞ്ഞിരാമൻ ഇവിടെ സഭയുടെ ശ്രദ്ധ ക്ഷണിച്ച പ്രശ്നം കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വളരെ ശ്രദ്ധയോടെ കൈകാര്യം ചെയ്യേണ്ടതും നമുക്ക് ഉൽക്കണ്ഠയുണ്ടാകത്തക്ക വിധത്തിൽ കാര്യങ്ങൾ വഷളായികൊണ്ടിരിക്കുന്നതുമായ ഒരു കാര്യമാണ്. ഇതിന്റെ കണക്കുകൾ പരിശോധിച്ചാൽ നമ്മൾ ഞെട്ടിപ്പോകും. 2004-ാം ആണ്ടിൽ 41,220 റോഡപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുകയും 3,059 പേർ മരിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. വളരെ ഗൗരവത്തോടുകൂടി, വളരെ കരുതലോടുകൂടി വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ചില തീരുമാനങ്ങൾ എടുത്താൽ മാത്രമേ ഇത് നിയന്ത്രിക്കാൻ സാധിക്കൂ. പക്ഷേ തീരുമാനങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കാൻ ശ്രമിക്കുമ്പോൾ സ്വാഭാവികമായും എതിർപ്പു വരുന്നു. അതുകൊണ്ട് അപകടങ്ങളുടെ ഈ വർദ്ധനവ് നമ്മുടെയെല്ലാം കണ്ണു തുറപ്പിക്കേണ്ടതാണ്. ഇത് നിയന്ത്രിക്കുന്നതിന് ഫലപ്രദമായ നടപടികൾ, കർശനമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചേ മതിയാകൂ. ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ എൻഫോഴ്സ് ചെയ്യാൻ ശ്രമിക്കുമ്പോൾ, സുരക്ഷാ നടപടികൾ നടപ്പിലാക്കാൻ ശ്രമിക്കുമ്പോൾ പലപ്പോഴും എതിർപ്പുകൾ വളരെ ശക്തമായിട്ടുണ്ടാകാറുണ്ട്. ഏതായാലും ഗവൺമെന്റിന് ചെയ്യാവുന്ന ചില കാര്യങ്ങളിൽ ഉറച്ച തീരുമാനത്തോടുകൂടി നടപടികളുമായിട്ട് മുന്നോട്ടുപോകുകയാണ്. തുടർച്ചയായിട്ട് അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്ന റോഡുകളുടെ സ്പോട്ടുകൾ കണ്ടെത്തി അവ റിപ്പയർ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ-ഇന്നത്തെ ചോദ്യോത്തര സമയത്ത് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി അതിനെക്കുറിച്ച് വിശദീകരിച്ചു. നാഷണൽ ഹൈവേ, സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ, അവ രണ്ടും ആദ്യമായിട്ടെടുത്ത് അതിന്റെ നടപടികൾ വളരെ വേഗത്തിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അത് പ്ലാൻ ചെയ്തിരിക്കുന്നത് മാർച്ച് 31-ന്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മുൻപ് അങ്ങനെയുള്ള വർക്കുകൾ പൂർത്തീകരിക്കണമെന്നുള്ള നിലയിലാണ്. അൽപ്പംകൂടി നീണ്ടാലും തുടർച്ചയായി അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്ന റോഡുകളുടെ ആ സ്പോട്ടുകൾ കണ്ടെത്തി, അവയിലെ അപാകതകൾ പരിഹരിക്കുന്നതിന് റോഡിന്റെ ഘടനയിലും മറ്റു രീതിയിലുമുള്ള മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കും. അതുകൊണ്ട് മാത്രമാകുന്നില്ല. നമ്മുടെ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം വളരെയധികം വർദ്ധിക്കുന്നുണ്ട്. അവ നല്ല നിലയിൽ, വേഗത്തിൽ പോകാവുന്ന വിധത്തിൽ റോഡുകൾ സജ്ജമാകും. പത്തുകൊല്ലം മുൻപ് ഇവിടെ ഓടിക്കൊണ്ടിരുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ ഏറ്റവും കൂടുതൽ സ്പീഡ് എന്നുപറഞ്ഞാൽ അതിനൊരു ലിമിറ്റ് ഉണ്ട്. ഇന്നിപ്പോൾ ആധുനിക കാറുകൾ, ആധുനിക വാഹനങ്ങൾ, അമിതമായ വേഗത്തിൽ ഓടിക്കാൻ പറ്റുന്ന രീതിയിലുള്ളവ വന്നിരിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ വേഗതയും റോഡിന്റെ മെച്ചപ്പെട്ട സാഹചര്യവും അതേ സമയത്ത് ട്രാഫിക് നിയമങ്ങളൊക്കെ വേണ്ടത്ര രീതിയിൽ എൻഫോഴ്സ് ചെയ്യാൻ സാധിക്കാതെ വരുന്നതും ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നുണ്ട്. ഇതിനു പരിഹാരമായി ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി ചെയർമാൻ ആയും പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി ഉൾപ്പെടെ മുപ്പത്തിനാലുപേർ അംഗങ്ങളുമായിട്ടുള്ള ഒരു റോഡ് സുരക്ഷാ കൗൺസിലുണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ട്. റോഡ് സുരക്ഷാ നിയമം ഏറ്റവും വേഗത്തിൽ കൊണ്ടുവരാനായിട്ട് ശ്രമിക്കും. ഇപ്പോൾ മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട്, പോലീസ്, അതുപോലെതന്നെ റോഡ് (പി. ഡബ്ലിയു.ഡി). ഈ മൂന്നു ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളേയും കോ-ഓർഡിനേറ്റ് ചെയ്തുകൊണ്ട് അടിയന്തിരമായി നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിനുള്ള തീരുമാനങ്ങൾ എടുത്തിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഇവിടെ ഉന്നയിച്ച പ്രശ്നത്തിന്റെ ഗൗരവം പൂർണ്ണമായി ഉൾക്കൊണ്ടുകൊണ്ട് നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇനിയും വേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

<u>ശ്രീ. കെ. വി. കുഞ്ഞിരാമൻ</u> : ദേശീയപാത വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് പരമാവധി കേന്ദ്ര സഹായം നേടുകയും സംസ്ഥാന പാതകൾ വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് പരമാവധി വിഭവസമാഹരണം നടത്തുകയും ഒപ്പം ഇപ്പോൾ അങ്ങ് ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തിട്ടുള്ള മലയോര ഹൈവേയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ സമയബന്ധിതമായി ആരംഭിക്കുകയും ചെയ്യുക എന്നുള്ളതാണ് ഇതിന് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട പരിഹാരം. മലയോര ഹൈവേ വന്നുകഴിഞ്ഞാൽ നമ്മുടെ മറ്റ് റോഡുകളിലെ ഗതാഗതം വലിയൊരു അളവ് വരെ നിയന്ത്രിക്കാൻ സാധിക്കും. മലയോര ഹൈവേയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിക്കുവാനും അവ ത്വരിതപ്പെടുത്തുവാനും എന്തൊക്കെ നടപടികളാണ് അങ്ങ് അടിയന്തിരമായി സ്വീകരിക്കുന്നതെന്ന് വിശദീകരിക്കാമോ?

<u>ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി</u>: മലയോര ഹൈവേയുടെ ഒരു റീച്ച് എടുത്തിട്ടുണ്ട്. മറ്റുള്ള റോഡുകളിലും എത്രയും വേഗം പണി ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തണമെന്നാണ് ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. സംസ്ഥാന ബഡ്ജറ്റിലെ ഫണ്ടുകൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്ര വേഗത്തിൽ പോകാൻ സാധിക്കില്ല. അതുകൊണ്ട് മറ്റ് വിധത്തിലുള്ള ധനസമാഹരണ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മാർഗ്ഗങ്ങൾ ശ്രമിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതുപോലെതന്നെ സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ, ഇപ്പോൾ കേരള സ്റ്റേറ്റ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് പ്രോജക്റ്റ് (കെ.എസ്.റ്റി.പി)-യിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി പരമാവധി വേഗത്തിൽ ഡെവലപ് ചെയ്യാനുള്ള നടപടികളാണ് പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്. റോഡുകൾ പരമാവധി മെച്ചപ്പെടുത്താം. പക്ഷേ അതുകൊണ്ട് മാത്രം അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കാൻ സാധിക്കില്ല. സമഗ്രമായിട്ടുള്ള ഒരു അപ്രോച്ച് ഇക്കാര്യത്തിൽ വേണം. റോഡ് സൗകര്യം വർദ്ധിപ്പിക്കണം, ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ ഫലപ്രദമായി നടപ്പിലാക്കണം, ശരിയായ ബോധവൽക്കരണം കാൽനട യാത്രക്കാർക്കും ഡ്രൈവർമാർക്കും ഉണ്ടാകത്തക്ക വിധത്തിൽ കാര്യങ്ങൾ കൊണ്ടുപോകണം. ഇതെല്ലാം കൂടിയിട്ടുള്ള സമഗ്രമായ ഒരു അപ്രോച്ച് ഇക്കാര്യത്തിൽ ഉണ്ടായെങ്കിലേ ഇന്ന് നമ്മളെയെല്ലാം ഭയപ്പെടുത്തുന്ന വിധത്തിലുള്ള ഈ റോഡപകട നിരക്ക് കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാൻ സാധിക്കുകയുള്ളു.

(2) നെടുമ്പാശ്ശേരി വിമാനത്താവളത്തിലെ കാർഗോ വിഭാഗത്തിൽ വിദേശ മലയാളികൾ അഭിമുഖീകരിക്കുന്നതായി പറയപ്പെടുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ

ശ്രീ. ഉമേഷ് ചള്ളിയിൽ: സർ, ഗൾഫ് മലയാളികൾ അവരുടെ കേരളത്തിലേക്കുള്ള മടക്കയാത്രയിൽ നെടുമ്പാശ്ശേരി വിമാനത്താവളത്തിലെ കാർഗോ വിഭാഗത്തിൽ അനുഭവിക്കേണ്ടി വരുന്ന പ്രധാന പ്രശ്നത്തിലേക്കാണ് ഞാൻ സഭയുടെ ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കുന്നത്. ഡെമറേജ് നിരക്കിൽ യാത്രക്കാർ നൽകേണ്ടി വരുന്ന അമിത ചാർജിന്റെ കാര്യമാണ് ഞാൻ അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരുന്നത്. ഗൾഫിൽ നിന്നും മടങ്ങുന്നവർ, അവർക്ക് ടിക്കറ്റ് കിട്ടുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന തീയതിക്ക് മുൻപു തന്നെ അവരുടെ ബാഗേജുകളും ചരക്കുകളും ബുക്ക് ചെയ്ത് അയയ്ക്കുകയാണ് പതിവ്. നല്ലൊരു വിഭാഗം ഗൾഫ് മലയാളികൾക്കും പ്രത്യേകിച്ച് വീട്ടുവേലക്കാർ, ജോലി നഷ്ടപ്പെട്ട് മടങ്ങുന്നവർ എന്നിവർക്കൊക്കെ അവർ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന സമയത്ത് മടങ്ങാൻ പറ്റാറില്ല. അങ്ങനെ അവരുടെ സാധനങ്ങൾ നേരത്തെതന്നെ ഇവിടെ എത്തുകയും അയച്ച ആളിന് ഇത് കൈപ്പറ്റാൻ നിശ്ചിത സമയത്തിനുള്ളിൽ കഴിയാതാവുകയും ചെയ്യുമ്പോൾ വളരെ ഭീമമായ തുക ഇവർക്ക് വിമാനത്താവളത്തിൽ അടയ്ക്കേണ്ടി വരികയാണ്. പല കാരണങ്ങൾ കൊണ്ടും മലയാളികൾക്ക് എയർപോർട്ട് നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്ന അഞ്ച് ദിവസത്തിനുള്ളിൽ അവരുടെ ബാഗേജ് കൈപ്പറ്റാൻ കഴിയാറില്ല. ലേബർ ക്യാമ്പുകളിലും മറ്റും താമസിച്ച് ജോലി ചെയ്യുന്നവർ കൃത്യമായി എന്ന് ടിക്കറ്റ് കിട്ടുമെന്ന് അറിയാത്തവരാണ്. ബാഗേജ് മുൻകൂട്ടി അയച്ചാലും ഇവർ ടിക്കറ്റും ലീവും കിട്ടി മടങ്ങുന്നത് ആഴ്ചകൾ കഴിഞ്ഞിട്ടായിരിക്കും. അഥവാ ബാഗേജ് അയച്ചയാൾ നാട്ടിലേക്ക് എത്തിയാലും ബാഗേജ് എത്തിയ വിവരം പോസ്റ്റൽ ഡിലേമൂലം യാത്രക്കാർ അറിയാതിരിക്കും.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly